

ALASrepriseableaudeSETAPES250121

ALAS ACCES LIBRE EN ALPES DU SUD

Siège Social :

Espace Desmichels-Hôtel de Ville

04000 DIGNE LES BAINS

Email : mazluc@sfr.frSite : <http://www.acces-libre-alpe-sud.e-monsite.com>

ASS.déclarée au JO du 24/03/07

N° SIRET:497 539 353 00019 APE 813E

CCP 1904 589 V 29 COTIS. ANN. 10 Euro

Portable : 0614830612

Tel. Fil : 0492319614

REPRISE DU TABLEAU DES PRINCIPAUX STADES D'OEUVRE

N° de Stade d'Oeuvre	Désign. du Stade d'œuvre	Temps Execution en mois	Coût du Stade N en €	Economie de Gas Oil En Tonnes/an	Economie en valeur en €/an 1t vaut 650€	Non émission de CO2 en Tonnes /an
1	Tunnel MGN et téléphériques exécutés	30	7.200.000.000	450.000 ^{PL} +816 ^{VL}	292.500.000 + 530.400 293.030.400	1.395.000 2.529 =1.397.529
2	90% du trafic fret Est ouest passe par MGN	36	1.371.856.151 <i>Soit total partiel : 8.571.856.151</i>	1.350.000 +816 VL	878.030.400	4.187.529
3	Gare Multim Digne+Valence Briancon	20	806. 450.173 <i>Soit total partiel 9378306324</i>	409 VL	265.850	1268
4	Nice Genève ou Lyon par Digne	15	765.315.738 <i>Soit un total partiel 10.143.622.062</i>	701 VL	455.650	2173
5	AIX -ROGNAC -Aix TGV – MS Provence	24	4.600.000.000 <i>Soit total partiel 14743622062</i>	17520 ^{VL}	11.388.000	54312
Totaux			14.743.622.062	2+3+4+5= 1.369.446	2+3+4+5= 890139900	4.245.282

Retour sur Investissement : $14743622062 / 890139900 = 16.56$ année

Il est fort probable que le coût du gasoil soit égal à 2€/L les trois prochaines années et que les taxes soient toujours à 60% du coût payé par le consommateur soit un coût d'achat sur le marché du pétrole de 0.8€/L.

Coût à la tonne du gasoil sur le marché HT 1000 €/t

Le retour sur investissement serait donc en valeur absolue = 10.76 Année

QUELLES SONT LES IDEES QUI SE DEGAGENT DU TABLEAU DES 5 STADES

A--- le stade 2 doit être mené de pair avec le stade 1 de sorte à ne dépasser le stade 1 que de SIX MOIS et tout devrait être mis en œuvre pour diminuer le nombre de mois du stade 2 surtout si l'augmentation du coût du gasoil augmente après la crise sanitaire.

B--- Le stade 5 doit être mené de pair si possible avec le stade 1 , le nombre de VL concernés étant relativement important.

Au début et en cours de chantier il faudra être très attentifs à toute variation du coût d'achat du Petrole pour prendre les décisions importantes sans tarder si possible.

D'où l'importance du CAHIER DES CHARGES DES PROJETS FERROVIAIRES ALAS .

Dans ce CAHIER DES CHARGES UN DIAGRAMME DOIT Être tenu à jour c'est le coût d'achat du pétrole. Toute augmentation de ce coût devra faire l'objet d'une réunion de chantier pour prendre les bonnes décisions et demander l'ouverture des crédits pour faire face aux échéances qui changeraient.

AVANTAGES DECOULANT DE LA PERCEE DE MGN

Les avantages qui n'ont pas été pris en compte dans le calcul du retour sur investissement :

1--- Création d'un HINTERLAND au Nord de MARSEILLE avec développement de l'emploi dû à la percée de MGN.

2--- Développements de l'emploi dans les ALPES DU SUD par la facilité qui se dégagera de la facilité d'atteindre nos voisins italiens par le biais de la percée de MGN.

3--- Diminution des émissions de gaz d'échappement et de particules d'imbrûlés entraînant une diminution des pneumopathies donc une diminution des décès prématurés et des arrêts de travail grâce au développement du transport du fret et des voyageurs par le rail.

4--- Augmentation de la fréquentation des stations de sports d'hiver et d'été par les adultes et les enfants qui n'auront plus de soucis de transport par voiture (pneus neige , chaînes , chute de neige vent froid etc . dans le train tous ces soucis sont diminués , le transport n'est plus un soucis ni pour les adultes ni pour les anciens qui pourront jouir de la détente en montagne.

4--- Avec le train entre NICE DIGNE STAUBAN et GRENOBLE GENEVE OU LYON ,augmentation de la fréquentation des visites dans les ALPES DU SUD mais aussi dans les ALPES DU NORD des visiteurs de tous les continents, qui découvriront ou reverrons avec plaisir notre patrimoine naturel par le train touristique avec les arrêts étapes de très bon accueil où ils pourront profiter des spécialités culinaires , avec nos beautés touristiques , dont les souvenirs les obligeront à les revoir. Ce voyage touristique pourra se faire en une semaine. Bien entendu pour

que ce projet soit une réussite il faut que le train soit un train d'accueil confortable, silencieux (rails de 800m) et les étapes d'une semaine de vacances soient jonchées d'hôtel d'accueil de grand confort . Pour le retour les gares d'arrivée et de départ sont toutes dotées d'aéroports Intercontinentaux.

Les revenus de ce tourisme n'ont pas été pris en compte dans le retour sur investissement des Projets ferroviaires ALAS.

CONCLUSION :

Tous ces travaux ne peuvent pas se passer d'une étude préliminaire qui les définira, les estimera les dessinera et en prévoira le planning d' exécution .

D'où la nécessité de constitution d'une équipe TECHNIQUE aidée par deux ingénieurs venus de deux bureaux d'étude différents , l'un pour les structures ferroviaires et l'autre pour la traversée de l'usine pétrochimique de ST. AUBAUN par la ligne DIGNE ST. AUBAN, pour laquelle il faut fournir un dossier technique acceptable par l'Ingénieur des Mines des Bouches du Rhône.

Cette étude préliminaire étant indispensable , le fait de retarder la constitution de cette équipe Technique ne fera que retarder le début du Chantier de construction et par voie de conséquence le démarrage de la mise en exploitation de la percée ferroviaire de MGN et des autres projets ferroviaires ALAS que l'on retrouve sur le tableau de reprise. Ce retard ne peut qu'être maléfique puisque tout retard augmentera le nombre de mois où le fret EST OUEST sera transporté par voie routière par des PL de 44t , Les voyageurs ne viendront nous visiter dans les ALPES du SUD que par voie routière et les voyageurs au départ de la gare d'AIX TGV comme de l'aéroport de MARSEILLE PROVENCE ne pourront se rendre dans ces deux lieux de départ que par la voie routière. Conséquence : production de gaz à effet de serre et production de particules d'imbrûlés toutes émanations qu'il faut une fois pour toutes éliminer et qu'au contraire on continuera d'en émettre ,sans jamais pouvoir les rattraper pour les éliminer. Mais aussi qui coûteront cher au budget Européen .

Ne serait il pas bon de se mettre en relation avec nos voisins italiens pour les informer de nos projets ?

Ne serait il pas bon de se mettre en relation avec la Commission Européenne, l'autorité à contacter étant THIERRY BRETON THIERRY BRETON , le Commissaire en charge du développement industriel, pour le mettre au courant de nos projets en lui expliquant que nous avons le projet de constituer une équipe en tant que futur MAÎTRE D'OUVRAGE.

Questions CAPITALES : quelle ambiance laisserons nous à nos enfants et petits enfants si ces projets ferroviaires ne sont pas réalisés ?

Avez-vous enfin saisi l'importance du CAHIER DES CHARGES DES PROJETS FERROVIAIRES ALAS ?

ANNEXES ;

--- Hypothèses de calcul

Propriétés du gas oil : $D = 0.8$

--- Coût du litre de gasoil : 1.3 € / L

--- Coût d'achat sur le marché du gas oil économisé si 30% du fret EST OUEST est placé sur le rail :

--- Coût des Taxes ~environ 60% du coût total soit $0.6 \times 1.3 = 0.78$ €

--- Coût d'achat du gas oil $0.4 \times 1.3 = 0.52$ €

--- Coût au kg HT : 1l de gasoil pèse 0.8Kg

--- Coût du Kg HT : $0.52 / 0.8 = 0.65$ €

--- Economie si 30% du Gasoil soit 450.000 t ne sont pas achetés :

$0.65 \times 450.000.000 = 292.000.000$ €

1 t coûte 650 €. Prix d'achat

Si le coût d'achat unitaire par l passe à 0.8 € coût d'achat à la tonne :

$(1000/0.8) \times 0.8 = 1000$ € / t.

a--- Cas de l'économie de 450.000 t/an pls les VL

--- On considère que un VL consomme 40 l pour venir dans les HA

Nb de Vacances : hiver + pâques + été + toussaint +noel soit 5 vacances

On considère que 2300 VL vont à SERRSECHE

et 300 VL vont à MGN

$600 \text{ VL} \times 5 = 3000 \text{ VL}$

--- Pour les WE 250 VL vont à SERRE CHE et

250 VL vont à MGN

Soit 500 VL durant 45 WE

$500 \times 45 = 22500 \text{ VL}$

Total :

$3000 + 22500 = 25500$

$25500 \times 40 = 1.020.000 \text{ L/an}$

$1020000 \times 0.8 = 816000 \text{ l}$ ou 816 t /an qui s'ajoutent à 450.000 soit 450816 t/an

Pour avoir le CO2 il suffit de multiplier le poids de gasoil consommé par 3.1.

b--- Gare multimodale plus VALENCE BRIANCON

Coût : $11450173+795000000 = 806450173$ €

On considère que sur VALENCE BRIANCON il y aurait 35 VL / jour et que chaque VL consommerait 40 l

$35 \times 40 \times 365 = 511.000 \text{ l / an}$ ou $51000 \times 08 = 409 \text{ t /an}$ pour les VL

c--- NICE GENEVE ou LYON par DIGNE

Coût : 765315738 €

On considère que sur ce voyage chaque voiture consomme 60l et qu'il y a 40 VL/jour durant 365 jours soit :

$40 \times 60 \times 365 = 876000$ l/an ou

701 t/an pour les VL

d--- Parcours en Train : AIX ROGNAC --- ROGNAC AI TGV --- ROGNAC
MARSEILLE PROVENCE

Coût Total : 4.600.000.000 €.

On considère qu'il y a 1000 VL/jour pour Aix TGV et 1000 VL/jour pour MARSEILLE PROVENCE soit 2000 VL /jour

Chaque VL consomme 30 l

$2000 \times 30 \times 365 = 21900000$ l/an ou 17520 t /an

TOTAL économisé par an 1.369.446 t / an multiplié par 650 €/ t = 890.139.900 €/an

Retour sur investissement $14743622062 / 890139900 = \underline{\underline{16.56}}$ pour un gasoil à 650 €/t

Pour le gas oil à 1000 €/t :

$(650/1000) \times 16.56 = \underline{\underline{10.76 \text{ année}}}$